

議第 248 号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更」

議第 249 号「大阪都市計画道路の変更」

に対する

意見書の要旨

意見書 提出者	意見書の要旨
大阪市西区 法人 1名 1通 【都市高速鉄道】	<p>① 事業計画に係る土地の位置関係を丁寧に説明して頂きたい (該当する宅地の測量図に測量の数値を細かく記入して下さい)</p> <p>② 我々も予定があるので事業計画案と補償問題を同時にやって欲しい</p> <p>③ この計画を見れば道路の地下ではなく民有地、民家、ビルの下を地下鉄は通る計画をしています。この様な計画で開業目標が2031年となっていますが、10年余りでこれだけの民家、ビルの所有者達と解決できるのですか。その行程を細かくお教え下さい</p> <p>④ 総事業費約3300億円となっていますが、その内訳を説明して下さい</p> <p>⑤ 深さ20m～30mにシールドを設ける様に計画していますが、その為の懸念材料として民家及び民有地を計画している地下鉄は横切る所はほとんど容積率が300%～800%の地域です。建築物を新築する場合、新築の建築物の計画で構造(特に杭)平面的にも納得するものが建築計画できず容積率を満足する建築物が計画できない。それに伴って資産価値が著しく減少する恐れがある。又、宅地、所有物件を売却する場合も瑕疵物件として売却出来ない。万が一売却できたとしても著しく安価でしか売却できない そして、シールドによる振動及び騒音がどれだけ生じるか具体的に説明して頂きたい</p> <p>⑥ 民間所有地の地下を通過する場合「区分地上権を設定」と記されていますが、所有宅地の全部で建築物を計画が出来るものが部分的に遮断された土地では、満足するものが建築計画できない。その事によって所有する土地の資産価値の大きな低減になる</p> <p>⑦ 現在の実勢価格で買い取って頂きたい。又は、本物件と同評価の用地を確保して下さい</p> <p>⑧ 弊社所有地の地下を通るなにわ筋線の計画において、シールド</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>の深さが 10m 程度と浅く、シールド上部の載加重を 100KN/m² で計画をされている。</p> <p>載加重 100KN/m² 程度であれば、5 階程度のものしか計画できなく、こちらが当該敷地に計画している建築物(鉄筋コンクリート造 12 階建て共同住宅)にも耐え、支障のないシールドになる様に計画の見直しを盛り込むようにして頂きたい</p> <p>最後に、この計画を実際に推し進める為にはもっと当事者に寄り添って前述の述べた事も説明して頂き、皆さんが御理解をして都市計画を決定して頂きたい。</p> <p>今やられている様な乱暴なやり方では権力の乱用であり、今の法治国家ではありえない。</p> <p>どうか、なにわ筋線事業計画は今述した意見を実行して頂きたい。</p> <p>(別途、意見者の建築計画概要や計画平面図の添付あり。)</p>
<p>東京都 法人</p> <p>1 名 1 通</p> <p>【都市高速鉄道】</p>	<p>1 意見の主旨 大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線の事業に反対する。</p> <p>2 理由</p> <p>(1) 大阪市からの本件都市計画に関する情報提供は法が求める最低限のものにとどまり、また、情報周知期間も極めて短く、今回の事業の大きさを鑑みれば十分な対応とは言い難い。</p> <p>まず、都市計画素案説明会(2019 年 3 月 11 日(月)～2019 年 3 月 19 日(火)、計 5 回)が開催されてから、素案に対する公述申出受付期限(2019 年 3 月 29 日(金))までの期間は極めて短く(最終回からはわずか 10 日間の準備期間)、十分な周知期間を設けないその態様は行政として甚だ不親切である。</p> <p>また、具体的な内容が初めて公開されたかかかる説明会の開催から今回の都市計画案の縦覧(本年 7 月)までの期間もわずか 4 カ月程度であり非常に短期である。</p> <p>本件都市計画事業は総事業費約 3300 億円とされる全国有数の</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>巨大事業であり、地権者及び周辺住民に多大なる影響を与えるにもかかわらず、情報周知期間が不足しており、不相当であると考ええる。</p> <p>当社は本件都市計画の素案に対して意見公述を行ったが、その意見に対して大阪市から正式に回答を受けたのは本年7月18日である。今回の都市計画案の縦覧は同月26日からであり、大阪市からの回答から都市計画案の縦覧までの期間も著しく短く、地権者との協議を尊重し、事業を丁寧に進める姿勢が全く見られず、不誠実である。</p> <p>なお、当社としては、都市計画素案に対して短時間ながらも検討を重ねたうえで意見を述べたものであったが、代替案の検討を依頼しても応じず、その理由を質問しても明示することなく、形式的な回答に終始し、結果、都市計画案には何ら当社の意見が反映されなかった。</p> <p>(2) 大阪市の説明によると、本件都市計画に影響が生じうる地権者は150名ないし200名ということだが、具体的な問い合わせをしてきたのは多くて20名ないし30名程度と聞いている。また、都市計画素案に対して意見を表明したのは当社を含め2名のみである。都市計画素案説明会の案内等には各地権者の個別事項(素案と所有不動産が干渉し、対立する旨)について何ら触れていないことから、多くの地権者が自己の所有地が都市計画に抵触している事実を認識しないまま、都市計画手続が進んでいく危険性がある。</p> <p>法の定める一般的な情報開示のみで、個別の地権者に十分な情報提供を行わないままで手続が進められることに強い懸念を抱かざるを得ない。</p> <p>(3) 当社は、対象物件(大阪市内所在)にて貸ビル業を営んでいる。本件都市計画においては、(仮称)南海新難波駅の出入口が対象物件の土地及び建物の一部と干渉する位置への設置が計画されている。</p> <p>対象物件には23のテナントが事務所ないし店舗として賃借しており、都市計画案のとおり事業が進められれば、建物の構造上、</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>全テナントを退去させた上で、対象物件を取り壊す必要があり、当社も入居テナントも甚大な影響を受けることになる。</p> <p>この点、本件都市計画案においては、新駅のホーム端それぞれに合計4箇所（4箇所）の出入口が設置されることが計画され、その全てにエスカレーター、エレベーター及び階段を備える計画となっている。</p> <p>しかし、4箇所全ての出入口にエスカレーターを設置する必要は法令上ないと解され、過剰な設備であると言わざるを得ない。他方、本物件において賃貸人である当社は、テナントの事業及び使用する利益を尊重し、これらを守るべき義務を法令上負担しており、その不均衡を鑑みると、本件都市計画案の公正さに疑問を抱いている。</p> <p>また、利用者の避難通路を確保するという趣旨であれば、既存の地下街と地下部分で接続する等の方法で対応は可能と解され、必ずしも地下から地上まで垂直に動線を設定する必要はないと解される。</p> <p>加えて、4箇所ある地下鉄出入口のうち、北西側出入口は、他の出入口とは異なる不整形な形状となっており、周辺建物・施設への影響を加味して柔軟に設計することが可能であることが伺える。既存の建物への影響を最小限にする出入口の設置は十分に可能と解される。</p> <p>今回の都市計画案は、「できる限り公共空間を活用し、建築物への影響を抑える」との考えの下に策定されている。既存の建物への影響が最小限となるように、出入口の位置・規模・形状を再検討頂きたい。</p> <p>3. まとめ</p> <p>(1) 情報の周知期間が短く、情報提供も不十分であり、地権者への周知及び協議を尊重する姿勢に欠けること。</p> <p>(2) 代替案検討の依頼に応じないこと。その理由を質問しても、明示せず、形式的な回答に終始すること。</p> <p>(3) 現状の都市計画案に、当社の建物を取り壊し、かつ、テナントの退去を強制させなければならない程の公正さがあるとは考えられないこと。</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>(4) 手続きが拙速であり、十分な対応が得られない中、代替案の提案を受けることなく、現状の都市計画案に賛成することは賃貸人の法令上の責務及びその趣旨並びに社会通念上の道義に反していると考えること。</p> <p>(5) 当社の貸しビル業としての事業を継続できないこと。</p> <p>以上により本件都市計画案に反対する旨を表明する。</p>
<p>大阪市北区 法人</p> <p>1名 1通</p> <p>【都市高速鉄道】 【道路】</p>	<p>当社は、「なにわ筋線事業計画に係る都市計画案」（以下なにわ筋線事業を「本件事業」、なにわ筋線事業計画を「本件計画」、なにわ筋線事業計画に係る都市計画案を「本件計画案」という。）に対し、以下のとおり意見を述べる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 本件計画案において、高架部設置に伴い必要な用地が民有地にかかる部分について、計画ありきで用地取得による金銭的補償を前提とするのではなく、民有地の所有者等利害関係人の意見を十分に聴取した上で、計画内容について再検討し、変更すべきである。 2 「都市部における鉄道ルート多重化による災害等に強いネットワークの形成促進」という計画の目的について、近年大阪府下で発生した台風21号や大阪北部地震等の災害を踏まえた上で、具体的な防災対策としてのネットワーク形成をすべく、本件計画内容について再検討し、決定すべきである。 3 高架構造部について、道路の付け替えも併せて予定されているところ、道路交通状況及び将来予測を必要な資料に基づき、十分に再検討した上で、付け替えが必要か否か決定されるべきである。 4 計画ルートについて、「道路等の公共空間の地下を極力利用」し、また「鉄道・高速道路・河川等を考慮し線路の線形・駅を計画する」とされているが、特に南海新難波駅～新今宮駅(南海)間について、民有地にかかる形での高架、道路の付け替えが必要であるかを十分に再検討し、決定されるべきである。

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>意見の理由</p> <p>第1 意見書提出の経緯</p> <p>当社は、大阪市内に土地及び建物（以下両者を総称して「当社不動産」という。）を所有している。</p> <p>本件計画によれば、当社不動産は、事業計画路線の高架部設置予定地となっている。そのため、本件計画によって、周辺環境が変化し、当社不動産の経済的価値に影響を受けることは明らかである。また、高架部設置に伴い、既存道路（パークス通り）の付け替えが予定されており、大阪府建築基準法施行条例第5条により隅切りがされる関係から、当社不動産の一部が用地に該当する可能性を説明されている。</p> <p>以上から、当社は本件計画に関して利害関係（都市計画法17条）を有するものである。</p> <p>第2 高架部設置について</p> <p>1 高架部構造設置について</p> <p>本件計画によれば、南海新難波駅～新今宮駅（南海間）の一部で、高架部構造が設置される予定となっている（本件計画素案説明会の資料26頁参照）。</p> <p>2 高架部構造設置に伴う道路付け替えについて</p> <p>当社が予定事業者から説明を受けた計画案によれば、南海新難波駅～新今宮駅（南海）間のうち、パークス通りの国道25号から南側の区間において、高架線路の両側へ道路を付け替える予定となっている。そして、東側に歩道（2.5メートル）、路肩（0.5メートル）、車道2車線（3メートル×2）、路肩（0.5メートル）の南行道路（計9.5メートル）と西側に歩道（3メートル）、植樹帯（1.806メートル）、路肩（0.5メートル）、車道1車線（3メートル）、路肩（0.5メートル）の北行道路（計9.806メートル）が設置予定となっており、高架線路（11.83メートル）と合わせて、幅30.136メートルとなる。</p> <p>また、大阪府建築基準法施行条例第5条によれば、上記付け替え後の道路と国道25号との交差点について、いわゆる隅切りをし</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>なければならない。</p> <p>その結果、本件計画上、当該隅切り部分が当社不動産にかかることになるため、当社不動産の一部が用地取得される予定となっている。そして、用地取得部分は土地のみならず、既存のマンションにもかかっているため、用地取得となれば、建物自体を解体しなければならないことが懸念される。</p> <p>当社不動産は賃貸用マンションであり、当社の重要な事業用資産である。それにもかかわらず、用地取得されることとなり、建物自体を解体することとなれば、当社不動産の時価額のみならず、将来得られたであろう賃料収入（逸失利益）も損害となる。</p> <p>したがって、当社の被る損害は計り知れない。</p> <p>3 公共の利益の判断について</p> <p>これに対する大阪市の対応として、「本件事業は公共の利益となる事業として実施するものであり、本件事業に伴い生じる損失に対する補償については、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱に沿って事業者より補償する」といった回答になるものと予想される。しかし、「公共の利益」は極めて抽象的な文言であり、その意義については学説上も様々な見解がある。いずれにせよ、「公共の利益」という文言を用いて安易に用地取得がなされるべきではなく、そもそも本件計画案の内容が真に公共の利益といえるものであるか否かを十分に再検討すべきである。</p> <p>本件計画案に関する資料及び事業予定者の説明だけでは、本件計画案に基づき、高架部構造設置するため、当社不動産の用地を取得する必要があるか否か不明であり、賛成しかねる。</p> <p>また、付け替えとなる道路についても、道路交通状況及び将来予測を必要な資料に基づき、十分に再検討した上で、上記の道路が必要であると判断したのが全く不明であり、賛成しかねる。</p> <p>決定権者にあつては、高架部構造設置要否あるいは高架部設置に伴う道路付け替えの要否を再検討の上、本件計画案の内容を変更すべきである。仮に、当該道路の将来予測からして、さほど需要が見込まれないようなことがあれば、車道数の削減や</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>幅員の削減等により、本件計画で用いる用地を最小限にすることも十分検討すべきである。</p> <p>4 高架部構造設置が本件計画案の目的に合致しているか不明であること</p> <p>本件計画は、「都市部における鉄道ルート多重化による災害等に強いネットワークの形成促進」を目的に掲げている。しかし、かかる目的は抽象的である上に、かかる目的を達成するための具体的な策が明らかにされていない。</p> <p>昨今台風 21 号や大阪北部地震といった災害が発生し、交通が麻痺する等市民生活にも重大な被害をもたらしている。これらの災害は、既存のインフラの防災対策を見直すとともに、今後新たに整備されるインフラの防災対策を再検討する契機となったことは明らかである。</p> <p>しかし、「災害に強いネットワーク形成」として具体的に何を検討し、その検討結果が本件計画案においてどのように反映されているかが全く明らかではない。これでは、本件計画案が上記目的の達成の点から十分であるかについて疑問を抱かざるを得ない。</p> <p>第3 公告・縦覧に至るまでの手続きの履践が不十分であること</p> <p>1 後述(第3.2)するとおり、聴取会の趣旨が本件計画に対する市民の参加になることからすれば、出された意見に対しては、十分な配慮を示し、特に反対意見は計画自体に問題があることを示すものであることから、市民・地域住民の参加の観点からより重視されるべきである。</p> <p>2 大阪市は、平成 31 年 4 月 9 日、本件計画に関する意見聴取会(以下「本件聴取会」)を開催し、2名の市民から公述意見が述べられている。そして、いずれの意見も本件計画に反対するものであった。これに対し、大阪市は「公述意見に対する大阪市の考え方」を公表したので、これについての意見を述べる。</p> <p>そもそも、意見募集の段階においては、計画についての様々な意見が出されることを前提に、当該意見を参考にしつつ、計</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>画の見直し等を図るものであり、個別の論点に対する賛成意見・反対意見の内容について着目して判断しなければならない。</p> <p>特に、「用地取得」についての反対意見が挙げられ、本意見書でも触れたとおり、少なくとも用地取得を伴うルート・構造については、市民・地域住民としても問題点があるとの意見を有していることが判明するのであって、これらの点については、十分な検討が必要である。</p> <p>3 個別の論点に対する意見について</p> <p>上記のとおり、計画に対する各個別意見については、十分な検討が必要であるが、十分な検討が行われていない。</p> <p>例えば、公述者が所有不動産の用地買収による事業継続が困難となることを理由として計画に反対する旨意見を述べているのに対し、「本事業に伴い生じる損失に対する補償については、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱に沿って事業者となる関西高速鉄道株式会社より補償されることとなります」とだけ述べるにとどまっている。これでは、用地取得ありきの回答でしかなく、当該民有地を用地取得することが必要か否かという計画の前提に立ち戻った検討はなされていないと考えられる。</p> <p>市民の意見については、それぞれ異なるはずであって、それぞれの意見についてその意見がいかなる意味を有するののかについて十分な検討・判断が必要とされるべきであるが、市民の意見について十分な検討を行っていないと言わざるを得ない。</p> <p>4 まとめ</p> <p>手続きの履践として公聴会が実施され、その内容及び大阪市の考え方が公表されているが、そもそも、市民の意見について十分な検討をしているかについて疑問を抱かざるを得ない。</p> <p>また、反対意見については真摯に耳を傾けるべきであり、特に具体的な反対意見については、その内容を詳細に検討し十分な検討を行うべきであるが、当該検討結果を見る限り、反対意見について、十分な検討がなされているとは言い難い。</p> <p>都市計画における住民参加はまちづくりにおいて、極めて重要であり、市民の意見を無視するような計画は認められない。</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>市民意見を聴く機会を設けるのは、市民意見を取り入れ、市民が納得する計画を作成するためであり、形式的な意見聴取であってはならない。</p> <p>しかしながら既に述べてきたように、大阪市の公表している公述意見に対する考え方は問題があり、十分に市民の意見をくみ取っているとはいえない。</p> <p>市民からの意見については、より有意義な扱いがなされるべきであり、より詳細な検討がなされるべきであり、その詳細な検討結果が公表されるべきである。</p> <p>第4 聴取会再開催の必要性</p> <p>1 都市計画法第16条第1項の趣旨</p> <p>都市計画法（以下「法」という。）第16条第1項では、都市計画の案を作成しようとする場合において、必要があると認めるときは、公聴会・説明会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講じることとされている。</p> <p>これは、都市計画案が作成された後の手続としての法第17条の縦覧及び意見書の提出とは別に、都市計画の案の作成の段階でも住民の意見をできるだけ反映させようという趣旨である。特に、法第16条第1項において公聴会の開催を例示しているのは、住民の意見を反映させるための措置として、住民の公開の場での意見陳述の機会を確保すべきという趣旨であることに留意する必要がある。</p> <p>かかる趣旨からして、公聴会の開催にあたっては事前に住民に対して十分な告知がされるべきであることはもちろんのこと、その開催日時についてできるだけ多くの住民が参加可能な日時を定めるべきである。</p> <p>また、公聴会において住民が十分な意見陳述を行うためには、都市計画の原案についての十分な情報の開示及び論点の整理等がなされることが前提となる。このような前提を欠いたまま公聴会という名称の住民の意見陳述の機会が設けられたとしても、都市計画法第16条1項における公聴会を開催したことにはならないものと考えられる。</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	<p>2 本件聴取会の実態</p> <p>本件聴取会は、平日のしかも比較的早い時間に開催されており、結果として参加した住民は、公述人2名、傍聴者9名と、本件計画の重要性に比して少ないと言わざるを得ない状況である。</p> <p>そして、公述人からは「説明会の案内文に、意見聴取会の趣旨が明記されていないため、公述への対応をどのようにすべきか、準備が後手に回り大変混乱した。」、「都市計画手続きが具体的にどのような手順で進められるのか、行政及び事業関係者以外の一般の者は知らない。公述手続きにどのように対応すればよいか、申出書をどのように記載すればよいかでさえガイドラインがないため、問い合わせ、自ら考えない限り対応できない」といった意見が寄せられている。</p> <p>かかる状況を踏まえれば、本件聴取会について、住民に対する事前の十分な告知と参加しやすい日程の決定のいずれも不十分であったと言わざるを得ない。</p> <p>また、公述人からは本件聴取会に至るまでの情報開示について、「本件の連絡及び説明が唐突であり、手続きの案内が不十分であった点、意見聴取会へ参加するための準備期間が十分に与えられなかった点に関して、遺憾の意を表明いたします。」、「本年2月に都市計画素案の説明会のご案内を頂戴いたしました。が、当該書面には「沿線の土地・建物所有者の方あてに郵送しております。」と記載されており、素案における出入口と当ビルの敷地及び建物の一部が干渉している旨の説明は一切ございませんでした。」といった意見が述べられている。かかる公述人の意見からして、本件聴取会に先立ち、本件計画案の素案について十分な情報開示がなされていないと言わざるを得ない。そうすると、住民は、十分に本件計画案の素案の内容や目指すべき全体像、素案の目指すものと採用する手段との間の関連性を把握することができないまま意見陳述をすることになり、住民が十分な意見陳述をすることはできない。このような意味で、本件においては、意見陳述の前提となる住民に対する本素案に関する十分な情報開示及び論点整理がなされているとは到底いえない。</p>

意見書 提出者	意見書の要旨
	5 結論 以上のとおりであるから、改めて公聴会が開催されるべきである。